

Arbeitskreis II

Struktur- und Regionalpolitik

verantwortlich: Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin

7. März 2017

Positionspapier zur Radverkehrspolitik

1. Einleitung

Fahrradfahren wird immer beliebter. Jahr für Jahr steigen in Deutschland mehr Menschen regelmäßig auf ihren Drahtesel, dabei legen sie immer längere Strecken zurück. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Radfahren ist nicht nur gesund, es ist auch vergleichsweise kostengünstig und damit für breite Bevölkerungsschichten attraktiv. Fahrradfahren produziert weder Lärm, noch werden dadurch gesundheits- und klimaschädliche Abgase ausgestoßen, was das Leben in den Kommunen angenehmer macht. Wer sein Fahrrad nutzt, ist nicht nur flexibel unterwegs, sondern auf kurzen Strecken sogar oft am schnellsten. Die für den Radverkehr notwendige Infrastruktur beansprucht nur wenig öffentlichen Raum und ist vergleichsweise günstig für die öffentliche Hand. Das Rad könnte das „Massentransportmittel Nummer 1“ sein – sozial, ökologisch, kostengünstig, gesund und attraktiv.

Will man die in Paris formulierten Klimaziele erreichen, ist eine Verkehrswende unabdingbar. Neben dem Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs spielt hier das Fahrrad die entscheidende Schlüsselrolle. Ein Großteil der zurückgelegten Autofahrten in Deutschland ist kürzer als sechs Kilometer, das gilt sowohl für Großstädte als auch für den ländlichen Raum. Der Löwenanteil dieser Strecken wäre problemlos mit dem Fahrrad zu bewältigen. Das Potenzial für eine erhebliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Verkehrsmix ist also gegeben. Städte wie Münster oder Leipzig gehen hier mit guten Beispielen voran.

Ein fahrradfreundliches Umfeld sorgt für eine Erhöhung der Lebensqualität aller – auch derer, die weiterhin mit dem Auto unterwegs sind. In den Fahrradvorzeigeländern Dänemark und den Niederlanden wird dies schon heute deutlich: Die Straßen sind freier, was Stress vermeidet und zu weniger Unfällen führt. Es gibt weniger Abgase sowie Lärm- und Lichtimmissionen. Glaubt man den jüngsten Zufriedenheitsstudien, sind die Menschen sogar glücklicher. Auch die für die Kommunen oftmals kostspieligen Schutzmaßnahmen gegen die Begleiterscheinungen des zunehmenden Pkw- und Lkw-Verkehrs könnten heruntergefahren werden. Geld für andere Projekte würde freigesetzt. Umgewidmete Flächen, die vom fließenden und parkenden Verkehr nicht mehr benötigt werden, können neu bespielt werden, etwa mit Grünflächen oder Straßencafés. Die Straßen bekommen die Chance, ihre Funktion als Begegnungsraum der Menschen zurückzugewinnen.

Die positive Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland lässt sich derzeit keineswegs auf gute infrastrukturelle oder politische Rahmenbedingungen zurückzuführen. Im Gegenteil: Der Aufschwung des Radverkehrs findet aller Widrigkeiten zum Trotz statt. Jenseits von punktuellen Verbesserungen wird die Fahrradinfrastruktur in der Breite sträflich vernachlässigt. Besonders für die Verkehrssicherheit der Radfahrer_innen, wird viel zu wenig getan. In vielen Kommunen fehlt es an lokalen und regionalen Fahrradkonzepten. Anstatt die erfreuliche Entwicklung des Radverkehrs zu unterstützen und sich an die Spitze der Verkehrswende zu stellen, ist auch die derzeitige Bundespolitik ein Bremsklotz – wohl vor allem wegen des starken Einflusses der Autolobby.

Die Linksfraktion setzt sich dafür ein, dass der Bund seinen Teil der Verantwortung aktiv wahrnimmt. Zum einen durch die kontinuierliche und großzügige Finanzierung des Auf- und Ausbaus eines bundesweiten Radwegenetzes (siehe Kapitel 2). Zum anderen durch eine umfassende Reform des Straßenverkehrsrechts. Dieses ist größtenteils aus Autoperspektive formuliert und entspricht derzeit weder den Sicherheits- noch den Tauglichkeitsanforderungen, um die Attraktivität des Radverkehrs

substantiell und nachhaltig zu steigern (siehe Kapitel 3). Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Verkehrsmix sollen außerdem gezielte Einzelmaßnahmen die allgemeinen Rahmenbedingungen für Radler_innen verbessern (siehe Kapitel 4).

Bei der Neuaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums sollte jedoch nicht nur der Radverkehr, sondern der Umweltverbund insgesamt gestärkt werden. An erster Stelle stehen Fußgänger_innen, dann Radfahrer_innen und dann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Bei der Planung muss der Umweltverbund uneingeschränkten Vorrang gegenüber Lieferverkehr sowie privatem motorisierten Individualverkehr (MIV) erhalten. Es geht dabei nicht nur um reine Verkehrspolitik, sondern auch um Stadt- und Regionalplanung sowie Umwelt-, Gesundheits- und Bildungspolitik. Aufgabe der Politik ist es, die rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen so zu ändern, dass eine sichere, ökologische Mobilität für alle ermöglicht wird, ohne die Lebensqualität der anderen mehr als nötig zu beeinträchtigen.

2. Finanzierung der Infrastruktur

Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurden im Jahr 2016 gut 100 Mio. Euro für die Radverkehrsförderung bereitgestellt. Über 90 Prozent der Bundesmittel fließen in den Radwegebau parallel zu Bundesstraßen, mit einem kleinen Teil werden einzelne Modellprojekte wie etwa der „Radweg Deutsche Einheit“ von Bonn nach Berlin gefördert. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist kein einziges Fahrradwegprojekt gelistet. Es wird lediglich knapp darauf hingewiesen, dass sich die Bundesregierung im Rahmen ihrer verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen werde, die zu ändernden Grundlagen würden geprüft (Drucksache 18/9350: 49). Das Verkehrsministerium plant nach Abschluss der genannten Prüfung ein Förderprogramm mit einem Umfang von lediglich 25 Mio. Euro.

Vergleicht man die Bundesausgaben für den Radverkehr mit den Investitionen in die Infrastruktur der anderen Verkehrsträger, handelt es sich – auch in Relation zur derzeitigen und zukünftig angestrebten Nutzungshäufigkeit des Fahrrads – um eine äußerst bescheidene Summe. Daraus ergibt sich auch eine Gerechtigkeitslücke. Während der zunehmende Radverkehr allen zugutekommt – schließlich profitieren auch Nicht-Radfahrer_innen von weniger Schadstoffemissionen und freieren Straßen – halten die getätigten Investitionen dem bei weitem nicht stand.

Die Linksfraktion setzt sich dafür ein, die für die Fahrradinfrastruktur aufzuwendenden Bundesmittel schrittweise auf mindestens 300 Mio. Euro jährlich zu verdreifachen, finanziert durch Umschichtungen innerhalb des Verkehrsetats. Außerdem plädiert sie für die Einrichtung eines „Verkehrswendefonds“. Dieser würde großzügig mit Finanzmitteln des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) gefüllt, die bis dato für den Straßenbau reserviert sind. Neben kommunalen Verwaltungen, die häufig viel zu langsam und träge agieren, könnten auch Bürgerinitiativen oder Verbände Projektmittel beantragen, etwa um Studien zu finanzieren, die fundierte Bedarfe und Notwendigkeiten zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur nachweisen können. In Zusammenarbeit mit kommunalen Vertretungen und Verwaltungen könnten diese dann realisiert werden. Die Verkehrswende würde somit – im Sinne einer notwendigen Demokratisierung des Prozesses – tiefer in der Gesellschaft verankert. So könnte der Wandel deutlich beschleunigt werden und vor allem auf kommunaler Ebene zielgenauer und problemorientierter erfolgen.

Im nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2020), dem strategischen Grundsatzdokument des Bundes aus dem Jahr 2012, inszeniert sich dieser gegenüber Ländern und Kommunen in recht paternalistischer Art und Weise als Impulsgeber, Moderator und Koordinator in Sachen Fahrradpolitik. Gleichzeitig erklärt er sich jedoch jenseits des Baus von Radwegen, die parallel zu Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen geführt sind, finanziell für nicht zuständig. Diese Passivität ist aus Sicht der Linksfraktion nicht hinzunehmen. Notwendig ist zunächst eine systematische Zustandserfassung des bestehenden „Netzes“ in Deutschland, bestehend aus gewöhnlichen Radwegen/Radspuren, so genannten Radschnellwegen für einen komfortablen alltäglichen Gebrauch (Quelle-Ziel-Verkehr/Pendlerverkehr) sowie Radfernwegen mit überwiegend touristischer Nutzung. Will man die Aufgabe ernsthaft angehen, wird dafür eine personelle Verstärkung der auf Bundesebene für den Radverkehr verantwortlichen Verwaltungseinheiten notwendig sein. Darauf aufbauend sollte kontinuierlich und in systematischer Art und Weise in die Verdichtung und den Erhalt des Netzes

investiert werden, dessen Ausbau bisher relativ unkoordiniert durch Länder und Kommunen erfolgt. Die dafür notwendige Änderung der Rechtsgrundlage zur direkten Finanzierung von Radwegen in „fremder Baulast“ muss schnellstmöglich umgesetzt werden. Der Radschnellweg 1 im Ruhrgebiet von Duisburg nach Hamm könnte anschließend als erstes Großprojekt mit überregionaler Ausstrahlung kurzfristig realisiert werden. Auch schon jetzt wäre die Finanzierung von überregionalen Radwegprojekten rechtlich unproblematisch, wenn Bundesverkehrswege dadurch nachweislich von Verkehr entlastet werden. Zur bundesweiten Netzplanung gehört außerdem, Vorgaben für eine bundesweit einheitliche Beschilderung von Radwegen zu machen (Fahrradwegweisung). Bisher sind hier nur wenige Länder an einer gemeinsamen Koordination beteiligt.

Mit Blick auf Klein- und Kleinstprojekte erscheint außerdem die von den kommunalen Spitzenverbänden erhobene Forderung, Fördermittel an die Kommunen pauschaliert zur Verfügung zu stellen, sehr sinnvoll. Im Rahmen des vorgeschlagenen Verkehrswendefonds wäre dies realisierbar. Kleine Fahrrad-Projekte könnten so in eigener Verantwortung durchgeführt werden. Die Kommunen wären um den hohen Verwaltungsaufwand bei der administrativen Bearbeitung von Anträgen entlastet, was die Durchführung sinnvoller kleinteiliger Maßnahmen erheblich erleichtern und beschleunigen dürfte.

Ländlich geprägte, eher strukturschwache Regionen, die planen, touristische Radfernwegrouten anzulegen und weiterzuentwickeln, sollten zudem von den Wirtschaftsfördermitteln des Bundeswirtschaftsministeriums (BMWi) profitieren können. Sie sollten dafür zum Beispiel auf die Finanzmittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) zurückgreifen dürfen.

Was die kommunale Verkehrswendefinanzierung betrifft, ist in urbanen Gebieten eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ein geeignetes Mittel. Neben den zu erwartenden Einnahmen, ergibt sich der zusätzliche Vorteil, dass die dringend notwendige Reduzierung des Parkraums, der heute teilweise bis zu 40 Prozent des Straßenraums einnimmt, sinnvoll gesteuert werden kann. Ein Pkw parkt im Durchschnitt 23 Stunden am Tag. Der Autoverkehr könnte – bei rationaler Organisation – also mit weitaus weniger Fahrzeugen sowie weitaus weniger Reservierung knappen öffentlichen Raumes abgewickelt werden. Die gängige Praxis, Parkplätze umsonst oder viel zu billig für Autofahrer_innen zur Verfügung zu stellen, ist vor diesem Hintergrund eine Subventionierung, die Fehlanreize schafft. Eine City-Maut, wie sie in europäischen Metropolen wie London, Oslo oder Mailand eingeführt wurde, könnte ebenfalls ein sinnvoller Weg sein, um den MIV in Großstädten zu verringern (zum Beispiel innerhalb der bestehenden Umweltzonen). Die zu erwartenden Einnahmen würden nebenbei große Teile der notwendigen kommunalen Verkehrswendeinvestitionen abdecken. Heute haben allein deutsche Städte ungedeckte, also steuerfinanzierte Kosten für den Pkw-Verkehr von 100 bis 250 Euro pro Jahr und Einwohner_in – Kosten, die also auch auf nichtautofahrende Menschen umgelegt werden, vom Säugling bis zum Greis. Um den sozial-ökologischen Umbau der Gesellschaft voranzutreiben, muss bei der Aufteilung des öffentlichen Raumes grundsätzliches Umdenken stattfinden.

Zum idealen Design zeitgemäßer moderner Radverkehrsinfrastruktur gibt es leider keinen Konsens. Diverse gegensätzliche Interessen stehen hier im Widerspruch. Kern des Problems ist die unterschiedliche Art und Weise der Nutzung von Radverkehrsanlagen abhängig von soziodemographischen Charakteristika wie Alter und Geschlecht sowie der individuellen Erfahrung der Radfahrer_innen im Straßenverkehr. Eine „beste“ Infrastrukturlösung gibt es deswegen nicht. Der Bund sollte deshalb keine detaillierten Einzelfallvorgaben zum Infrastrukturdisein machen, sondern die teils komplexen Abwägungen den jeweils zuständigen lokalen Entscheidungsträger_innen und Betroffenen überlassen.

Im Widerspruch scheint vor allem die sichere Abwicklung des bestehenden Radverkehrs mit der Neugewinnung von Menschen für das Rad (Radverkehrsförderung) zu stehen. Während ein von der Fahrbahn getrennter Radweg für unerfahrene Radler_innen durchaus einigen Komfort bietet, kann dieser jedoch in Kreuzungsbereichen ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen, insbesondere wenn die notwendigen Sichtbeziehungen mit anderen Verkehrsteilnehmer_innen zusätzlich durch parkende Autos verstellt sind. Ein Schutzstreifen hingegen – die Ideallösung für erfahrene Großstadtradler_innen – ist wegen seiner räumlichen Nähe zu fahrenden und parkenden Autos für eine unerfahrene Klientel nicht sonderlich attraktiv und wird kaum Menschen dazu bewegen, auf das

Fahrrad umzusteigen. Trotzdem stellen Schutzstreifen wegen ihrer guten Einsehbarkeit das beste Mittel dar, schwere Unfälle durch rechtsabbiegende Fahrzeuge (insbesondere Lkw) zu verhindern.

Bei guter Planung der Radverkehrsinfrastruktur müssen also sinnvolle Kompromisse gefunden werden, welche die jeweiligen Nachteile der unterschiedlichen baulichen Lösungen ausgleichen. Neu angelegte Schutzstreifen sollten dementsprechend auch für ungeübte Fahrradnutzer_innen attraktiver gestaltet werden. Dafür muss ein besonderes Augenmerk auf das Sicherheitsgefühl gelegt werden. Dies bedeutet, sie sollten farblich abgegrenzt und möglichst breit geplant werden (Richtgröße 2m), ein ausreichender Abstand zu parkenden Autos sowie dem fließenden Verkehr muss gewährleistet sein.

Separat von allen anderen Verkehrsteilnehmer_innen geführte Radspuren nach dem Vorbild der in Nordamerika verbreiteten „Protected Bike Lane“ können eine sinnvolle Alternative zum Schutzstreifen darstellen. Sie haben den Vorteil, dass sie den Komfort sowie das subjektive Sicherheitsgefühl beim Fahren verbessern und damit erheblich zur Attraktivität des Radverkehrs beitragen. Die notwendigen Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen herzustellen, muss bei der Planung solcher Radspuren allerdings oberste Priorität eingeräumt werden.

Entscheidend ist, dass die zuständigen Verwaltungen die gängige Praxis beenden, sich im Normalfall auf vorgeschriebene Mindestmaße zurückzuziehen. Bestehende Design-Guides wie beispielsweise die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) sollten verstärkt berücksichtigt, im Idealfall verpflichtend verankert werden. Intelligente Infrastrukturlösungen aus den ausgewiesenen Fahrradländern Dänemark und den Niederlanden sollten als bewährte Vorbilder gelten.

Generell ist in geringbelasteten Nebenstraßen bei Geschwindigkeiten unter 30km/h ein Mischverkehr aller Verkehrsteilnehmer_innen akzeptabel. Bei höherem KFZ-Aufkommen sowie höheren Geschwindigkeiten ist die Führung des Radverkehrs auf eigenen Fahrspuren unabdingbar. Bei Geschwindigkeiten über fünfzig km/h, sowie bei wenig Kreuzungsverkehr sind baulich getrennte Radverkehrsanlagen am geeignetsten. Trotzdem sollten auch Schutzstreifen – dort wo es wegen lokaler Bedingungen sinnvoll erscheint – in Tempo-30-Zonen sowie außerorts eingerichtet werden dürfen. Bei einem in Mecklenburg-Vorpommern organisierten Modellprojekt auf geringbelasteten Landes- und Kreisstraßen handelt es sich um einen vielversprechenden Ansatz. Hier wurden Fahrradschutzstreifen eingerichtet und die Mittelmarkierung zugunsten einer mittigen Kernfahrbahn entfernt.

3. Reform des Straßenverkehrsrechts

Der Radverkehr in Deutschland nimmt erfreulicherweise immer weiter zu. Leider hat es die Politik versäumt, die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen an diese Entwicklung anzupassen und sie dementsprechend weiterzuentwickeln. Bei kritischer Betrachtung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie der weiteren verkehrsrechtlichen Regelwerke wird deutlich, dass diese weitgehend der isolierten Perspektive der Auto Fahrenden entspringen. Analog für den Radverkehr geltende Regelungen erweisen sich häufig als nicht sinnvoll. Einerseits sind sie oft ganz einfach untauglich. Sie behindern den Radverkehr über das notwendige Maß hinaus und schmälern damit dessen Attraktivität. Andererseits werden sie den legitimen Sicherheitsansprüchen häufig nicht gerecht. Denn Radfahrer_innen benötigen – da sie als ungeschützte Verkehrsteilnehmer_innen im Kollisionsfall mit Autos zumeist den weitaus größeren Schaden zu tragen haben – sinnvolle, explizit auf sie zugeschnittene Regelungen, die sie schützen. Die Linksfraktion setzt sich deshalb dafür ein, einige Abschnitte der StVO sowie den ergänzenden verkehrsrechtlichen Regelwerken im Sinne des Radverkehrs zu reformieren. Auch eine vollständige Neufassung der StVO, die neben dem Verkehrsfluss auch Klima- sowie Gesundheitsaspekte priorisiert, ist mittel- bis langfristig – unter Einbeziehung der Verkehrsverbände – in Betracht zu ziehen.

3.1 Benutzungspflicht für Radwege auf Fußwegen abschaffen

Die Zeichen 237, 240 und 241 (blau mit weißem Fahrradsymbol) regeln in der StVO die Benutzungspflicht für Radwege. Häufig verpflichten sie zur Nutzung von Radwegen, die sich abseits der Fahrbahn auf erhöhtem Bordstein in unmittelbarer Nähe zu Gehwegen befinden. Neben der größeren Gefahr mit Fußgänger_innen zu kollidieren, gefährden diese Radwege vor allem die Radler_innen selbst. Für rechts abbiegende motorisierte Fahrzeuge sind solche Radwege – oft

zusätzlich verdeckt durch parkende Autos – nur schlecht einsehbar. Die Folge sind schwere Unfälle. Daher stellen rechtsabbiegende Lkw auch statistisch nachgewiesen noch immer die mit Abstand größte Gefahr für Radfahrer_innen dar. Die Verpflichtung, Radwege, die sich auf Fußwegen/Bürgersteigen befinden, benutzen zu müssen, sollte deshalb nicht mehr erteilt werden dürfen. In der Praxis bedeutet dies, ein Großteil der bestehenden verpflichtenden blauen Schilder muss demontiert werden.

Die Abschaffung der Benutzungspflicht von Radwegen auf Fußwegen sollte im Rahmen von breit angelegter Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Schon heute wissen Autofahrer_innen häufig nicht, dass viele bestehende Radwege (zumeist aufgrund ihres schlechten Zustandes) nicht mehr benutzungspflichtig sind, was oftmals aggressiv geführte Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer_innen auslöst. Im Sinne der Fußgänger_innen als auch zum eigenen Schutz der Radler_innen in Kreuzungsbereichen gehören Fahrräder, wie auch in der StVO geregelt (§2), grundsätzlich, mit Ausnahme von Kindern und ihrer Begleitung, auf die Fahrbahn. Gute, sinnvoll designte Radverkehrsinfrastruktur benötigt keine Benutzungspflicht, die Radfahrer_innen nutzen sie von sich aus.

Um Radler_innen vor rechtsabbiegenden Lkw zu schützen, müssen außerdem die Lkw-Assistenzsysteme dringend weiterentwickelt werden. Die „virtuelle Knautschzone“ um den Lkw (per Überwachung durch Umfeldsensoren) ist technisch längst serienreif, sie sollte schnellstmöglich verpflichtend werden. Dazu gehören sowohl optische als auch akustische Warnsignale bei Kollisionsgefahr sowie im Zweifel auch die automatische Abbremsung des Fahrzeugs. Passive Sicherheitstechnik wie Seitenverkleidungen oder zusätzliche Rückspiegel gegen den „Toten Winkel“ haben sich als nicht ausreichend erwiesen.

3.2 Rechtsfahrgebot entschärfen

Die Straßenverkehrs-Ordnung schreibt in §2, Abs.2 vor, dass „möglichst weit rechts“ zu fahren sei. Diese Regelung gefährdet Fahrradfahrer_innen in zweierlei Hinsicht. Erstes, wenn sich rechts der Fahrbahn parkende Fahrzeuge befinden, deren Türen plötzlich geöffnet werden. Und zweitens, weil sich Autofahrer_innen in der Praxis häufig dazu eingeladen fühlen, ohne Spurwechsel und ohne den erforderlichen Sicherheitsabstand einzuhalten, zu überholen. Hält man sich nicht strikt an das Rechtsfahrgebot, sondern fährt mit dem Rad eher mittig auf der zur Verfügung stehenden Fahrspur, kommen die beiden beschriebenen potenziellen Gefahren kaum noch zum Tragen. Sich öffnende Autotüren sind weit genug entfernt, für viel zu enge Überholmanöver reicht der Platz nicht mehr aus.

Das mittige Fahren sollte für Fahrräder aus diesem Grund durch einen Zusatz zu §2, Abs.2 StVO explizit erlaubt werden. Sicherheitsabstände zu parkenden Autos, lediglich festgelegt durch Gerichtsurteile, sind nicht ausreichend. Auf die gelebte Praxis hatten sie bisher zu wenig Einfluss. Stattdessen sollten auch Fahrradschutzstreifen erlaubt werden, die sich in der Mitte der Fahrbahn befinden. Sie vermeiden die genannten Gefahren und ermutigen zudem zum mittigen Fahren. In Soest sowie der Altstadt von Castrop (beides Nordrhein-Westfalen) wurden mit solchen Schutzstreifen bereits überaus gute Erfahrungen gesammelt. In bestimmten Fällen stellen sie eine sinnvolle Alternative zur Ausweisung einer Fahrradstraße dar.

3.3 Sicherheitsabstand beim Überholen fest verankern

In §5, Abs. 4 der StVO ist geregelt, dass beim Überholen von Radfahrer_innen und Fußgänger_innen ein „ausreichender Seitenabstand“ eingehalten werden muss. Diese Regelung hat sich in der Praxis jedoch als unzureichend erwiesen. Viel zu oft werden Radler_innen viel zu dicht – bei Gegenverkehr häufig ohne Spurwechsel – überholt.

Diese Gefährdung sollte zukünftig unterbunden werden. Sinnvoll wäre es, bei Geschwindigkeiten bis 50km/h einen festen Seitenabstand von mindestens 1,5m und darüber hinaus von mindestens 2m vorzuschreiben. Auf normalen zweispurigen Bundes- oder Landesstraßen würde dies für überholende Autos zwingend einen Spurwechsel bedeuten, was einen Überholvorgang bei Gegenverkehr ausschliesse. Eine Regelung, die nicht nur real, sondern auch subjektiv das Sicherheitsgefühl der Radler_innen erhöhen würde, wodurch sich wiederum die Attraktivität des Radverkehrs erheblich steigern ließe. In schmalen einspurigen Straßen wäre ein Überholvorgang ganz ausgeschlossen.

Alternativ könnte auch vorgeschrieben werden, dass Kfz beim Überholvorgang die linke Fahrstreifenbegrenzung mit zumindest zwei Rädern überfahren müssen. Dies hätte den praxistauglichen Vorteil, dass es sich leichter beobachten und im Falle eines Verstoßes besser ahnden ließe, als ein fest vorgeschriebener Mindestabstand.

3.4 Bußgelder an das europäische Niveau anpassen

Als schwache Verkehrsteilnehmer_innen haben Radfahrende unter Verkehrsdelikten von Autofahrer_innen häufig besonders zu leiden. Sie haben in der Regel keine Chance sich zu wehren und sind gezwungen, Behinderungen und Gefährdungen einfach hinzunehmen. In den seltensten Fällen werden Ordnungswidrigkeiten geahndet. Dies steht dem Ziel, Menschen im nennenswerten Umfang zum Umstieg auf das Rad zu bewegen, besonders im Weg. Wer steigt schon (solange Alternativen zur Verfügung stehen) auf das Rad, wenn dafür der alltägliche Kampf in der „Hölle Straßenverkehr“ ansteht? Dies wird weiterhin nur eine Minderheit tun, wenn sich die alltägliche Straßenverkehrspraxis nicht grundsätzlich verändert. Die konsequente Ahndung und Sanktionierung von Verkehrsdelikten – insbesondere bei Wiederholungstäter_innen – kann hier einen Beitrag leisten.

Für Radler_innen besonders unangenehm ist vor allem das beständige Überschreiten der vorgegeben Höchstgeschwindigkeiten. In kaum einer Tempo-30-Zone, die nicht besonders verkehrsberuhigt ist, wird tatsächlich 30 gefahren. Außerdem beeinträchtigen viel zu enge Überholvorgänge (siehe 3.4), sowie das Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen die Sicherheit von Fahrradfahrer_innen. Insbesondere in den urbanen Großräumen ist das Blockieren von Fahrradschutzstreifen durch Autos ein verbreitetes Problem. Es schmälert nicht nur die Attraktivität des Radfahrens, sondern trägt häufig entscheidend zur Entstehung gefährlicher Situationen im Straßenverkehr bei.

Besonders unangenehm ist auch das Halten auf Radverkehrsanlagen durch Paketlieferdienste. Ein Problem, das sich durch den wachsenden Online-Handel und die häufig miserablen Arbeitsbedingungen der Paketzusteller_innen noch verschärft. Der zeitliche Druck, unter dem die Angestellten oft stehen, lässt kaum zu, dass der Lieferwagen ordnungsgemäß abgestellt werden kann. Um dem Problem zu begegnen, müssen die Arbeitsbedingungen in den Zustelldiensten erheblich verbessert werden. Zur Entlastung der Stadtstraßen sollten insbesondere auf dem letzten Kilometer vermehrt (elektrische) Lastenräder die Paketzustellung übernehmen. Auch Kooperation statt Wettbewerb würde hier eine Entlastung bringen: wenige, statt viele Lieferdienste. Aber auch ganz grundsätzlich muss dem öffentlichen Raum ein deutlich höherer Wert zugemessen werden. Selbigen zu blockieren ist kein Kavaliersdelikt. Im Einzelfall mag es nicht allzu sehr ins Gewicht fallen, in der Masse der Verstöße jedoch schmälert es in erheblichem Maße die Lebensqualität aller.

Im europäischen Vergleich sind Verkehrsdelikte in Deutschland mit relativ niedrigen Bußgeldern belegt. Zudem gelten sie zumeist lediglich als Ordnungswidrigkeiten.

Die rechtliche Schieflage wird besonders deutlich, wenn man vergleicht, dass das so genannte „Schwarzfahren“ noch immer als Straftat geahndet wird. Obwohl – im Vergleich zu vielen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr – niemand gefährdet wird, sitzen „beharrliche Schwarzfahrer_innen“ in Deutschland tatsächlich in Gefängnissen und verbüßen so genannte Ersatzfreiheitsstrafen. Die Linksfraktion fordert deshalb – im Sinne einer rechtlichen Gleichstellung von „Schwarzfahren“ und „Schwarzparken“ – die Herabstufung des Tatbestandes auf eine Ordnungswidrigkeit. Siehe dazu den Antrag der Linksfraktion „Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten“ (Drucksache 18/7374).

Wegen der niedrigen Geldbußen sowie des geringen Risikos überhaupt bestraft zu werden, erscheint es für viele Autofahrer_innen rational, ebendieses Risiko in Kauf zu nehmen. Um diesem Fehlanreiz ein Ende zu setzen, sollten die Geldbußen zumindest auf das europäische Durchschnittsniveau angehoben werden. Damit Verkehrsdelikte nicht allein Reichen vorbehalten bleiben, sollten sie idealerweise sozial gestaffelt werden.

Die bundesweit einheitlich gültige Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) regelt für Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr die Erteilung von Verwarnungen, Regelsätze für Geldbußen sowie die Anordnung von Fahrverboten. Unzulässig in „zweiter Reihe“, auf Geh- und Radwegen sowie Schutzstreifen Parken wird jeweils – wenn es denn überhaupt geahndet wird – mit nur 20 bis 30 Euro Bußgeld belegt (zum Vergleich: Niederlande 140€, Spanien bis zu 200€). Auch wer andere

Verkehrsteilnehmer_innen beim Ein- und Aussteigen gefährdet (die sich plötzlich öffnende Autotür), zahlt nur 20 Euro. Wer eine Fahrradstraße vorschriftswidrig benutzt, zahlt lediglich 15 Euro. Beim Überholen keinen „ausreichenden Seitenabstand“ zu anderen Verkehrsteilnehmer_innen einhalten kostet 30 Euro. „Punkte in Flensburg“, die nachgewiesenermaßen auf das Verhalten von Autofahrer_innen größeren Einfluss haben als Geldstrafen, werden grundsätzlich erst ab 60 Euro Bußgeld verhängt. Geschwindigkeitsübertretungen innerorts kosten bis 15km/h Überschreitung höchstens 30 Euro, Fahrverbote können erst ab 26km/h Überschreitung verhängt werden. Dass sich kaum jemand um Tempo-30-Zonen schert, ist also alles andere als überraschend. Mit den üblichen 40 bis 50 km/h in Wohnnebenstraßen, sind diese jedoch besonders für Kinder oder ältere Menschen gefährliche Schneisen. Ihre öffentliche Funktion für die Menschen können diese Straßen so nicht erfüllen.

Um Fehlanreize zukünftig auszuschließen, müssen die Bußgelder sowohl konsequenter erhoben als auch deutlich erhöht werden. Das zu enge Überholen von Radfahrer_innen sollte als Tatbestand präzisiert werden. Genau wie das Parken auf Radwegen/Schutzstreifen sollte es zudem als Gefährdung des Straßenverkehrs eingestuft und zusätzlich zum Bußgeld mit einem Punkt in Flensburg geahndet werden. Auch technische Vorrichtungen, die Autos tatsächlich dazu zwingen, vorgeschriebene Geschwindigkeitsobergrenzen einzuhalten, sind mittelfristig in Betracht zu ziehen.

3.5 Fahrradstraßen und Freigabe von Einbahnstraßen

Bereits seit 1997 bietet die StVO die Möglichkeit, Fahrradstraßen auszuweisen (Zeichen 244.1). Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h, der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden, das Nebeneinanderfahren ist explizit erlaubt. Kfz-Verkehr ist nur zulässig, wenn durch ein Zusatzzeichen freigegeben, was zumeist für Anwohner_innen gilt. Insbesondere in städtischen Nebenstraßen mit hohem Fahrradverkehrsanteil stellt die Deklaration einer Fahrradstraße ein sinnvolles Instrument dar, die Attraktivität des Radverkehrs deutlich zu steigern. Radler_innen sind so stressärmer und gesünder unterwegs, da sie weniger mit Abgasen und Lärm belastet werden als auf benachbarten Hauptverkehrsachsen. Auch ihr Unfallrisiko sinkt.

Leider erfüllen heutige Fahrradstraßen häufig nur sehr begrenzt ihren Zweck. Dies liegt sowohl an der oft unzureichenden baulichen Ausgestaltung durch die Kommunen als auch an der fehlenden Sanktionierung des unzulässigen Kfz-Durchgangsverkehrs. Ein neues Bewusstsein in den Planungsabteilungen der Kommunen ist erforderlich. Sind beispielsweise zu viele Kfz-Stellplätze vorhanden, werden sich Autofahrer_innen als durchsetzungsstärkere Verkehrsteilnehmer_innen auch weiterhin ihren Raum einfach nehmen. Bauliche Maßnahmen wie Poller oder Pflanzenkübel können den Durchgangsverkehr wirksam ausschließen. Auch Fahrradstraßen, die vor jeder Kreuzung enden und danach erneut beginnen (Bsp.: Berlin-Mitte: Choriner Straße / Linienstraße), können zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs kaum etwas beitragen. Stattdessen sollten sie möglichst als Vorfahrtsstraßen ausgestaltet werden. Der Kreuzungsverkehr müsste, um den Radverkehrsfluss zu verbessern, idealerweise mit Stopp-Zeichen („Halt. Vorfahrt gewähren“) ausgebremst werden. Die weitere und vermehrte Ausweisung sinnvoll gestalteter Fahrradstraßen ist – als erhebliche Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs – in jedem Falle zu begrüßen.

Die Linksfraktion fordert zudem, Einbahnstraßen grundsätzlich für den Radverkehr in beide Richtungen freizugeben. Statt eines Sonderzeichens, welches im Einzelfall die Einbahnstraßennutzung in Gegenrichtung erlaubt (Zeichen 1022-10), sollte stattdessen ein Sonderzeichen die Einfahrt in Gegenrichtung im Einzelfall verbieten können. Radfahrer_innen wären somit rechtssicherer unterwegs, gleichzeitig könnte der (allerseits kritisierte) Schilderwald reduziert werden. Eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 220 (Einbahnstraße), wäre dafür notwendig. Bisher zahlen Radler_innen für das Fahren entgegen einer nicht geöffneten Einbahnstraße zwischen 20 und 35 Euro Bußgeld (siehe BKatV).

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist seit 1997 möglich. Vorreiterin war die Stadt Frankfurt am Main, die im Rahmen von Pilot-Projekten bereits zuvor damit überaus positive Erfahrungen sammeln konnte. Getestet wurde in den von schmalen Einbahnstraßennetzen geprägten Gründerzeitvierteln. Die zusätzliche, intuitiv gestaltete Bodenmarkierung in Frankfurter Einbahnstraßen gilt auch heute als besonders vorbildhaft.

3.6 Rote Ampeln entschärfen

Ampeln wurden eingeführt, als der motorisierte Verkehr in den Städten derartig zunahm, dass sich die Autos ohne diese Regelinstanz hoffnungslos ineinander verkeilten. Wegen der geschlossenen Fahrzeuge ist eine direkte Kommunikation zwischen den Fahrzeugführerenden nur sehr erschwert möglich. Zudem nahm die Geschwindigkeit der Fahrzeuge so zu, dass es immer öfter zu schweren Unfällen kam. Radfahrende Bei hohem Verkehrsaufkommen sind Ampeln natürlich auch im reinen Fahrrad- und Fußverkehr sinnvoll, in den allermeisten Fällen stellen Ampeln jedoch eine unnötige Behinderung des nichtmotorisierten Verkehrs dar. Oft sind Ampelschaltungen allein auf den Autoverkehr ausgelegt – dieser soll möglichst ungestört in mit „grüner Welle“ fließen. Für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende bedeutet dies, dass sie oft sehr lange an Roten Ampeln oder sogar auf kleinen Verkehrsinseln inmitten von Abgasen warten müssen. Und dies auch, wenn die Kreuzung/Straße eigentlich ungehindert überquert werden könnte, weil sich keine kreuzenden Fahrzeuge nähern. Die Linksfaktion fordert deshalb, rote Ampeln zu entschärfen.

Ein erster Schritt ist die Einführung eines Verkehrszeichens, das Radfahrenden an roten Ampeln das Rechtsabbiegen und das Durchfahren geradeaus an T-förmigen Einmündungen erlaubt. In die Verkehrsregeln ist dabei aufzunehmen, dass auf querende Fußgänger zu achten ist und diese Vorrang haben. In einer ADFC-Arbeitshilfe vom Oktober 2015 steht dazu:

„Freies Rechtsabbiegen bei Rot fördert den Radverkehr, die Befolgung von Verkehrsregeln und damit die Verkehrssicherheit. Es hat sich in Nachbarstaaten Deutschlands bereits bewährt. Die Niederlande, Frankreich und Belgien haben Verkehrszeichen für Radverkehr eingeführt, in Basel (Schweiz) wird ein erfolgreicher Verkehrsversuch ausgeweitet. Dieser Pilotversuch brachte folgende Erkenntnisse:

- Die Radfahrer haben die neue Möglichkeit rege genutzt.
- Während des Versuchs kam es zu keinen Unfällen.
- Es gab weniger Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen. Die Regelung fand auch bei Fußgängern gute Akzeptanz.
- Das durchlässige Rot erhöht den Verkehrsfluss für Rad- und Autofahrer.“

Die letzten beiden Punkte sind insbesondere dadurch zu erklären, dass Radfahrende nicht erst dann rechts abbiegen dürfen, wenn gleichzeitig die Fußgänger geradeaus gehen. Der Verkehrsfluss beim Umschalten der Ampel auf Grün erhöht sich damit auch für andere Rad- aber auch Autofahrende, wenn die rechtsabbiegenden Räder schon mal „aus dem Weg“ sind.

Bei guten Erfahrungen in Deutschland könnte die Regelung langfristig „umgekehrt“ werden: Dann wäre ein Zusatzzeichen an den Ampeln notwendig, bei denen ausdrücklich nicht bei Rot abgebogen werden darf. Dies könnte dann insgesamt Beschilderung einzusparen.

Bei hoher Akzeptanz einer solchen Regelung und bei insgesamt deutlich ruhigeren Verkehrsverhältnissen, wie wir sie uns für die Städte wünschen, könnten rote Ampeln für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende perspektivisch lediglich noch die Bedeutung „Anhalten und Vorfahrt gewähren“ (wie ein Stoppschild) bekommen. Mit entsprechender Vorsicht und natürlich nur, wenn sie frei ist, könnte die entsprechende Straße bzw. Kreuzung dann von ihnen auch bei Rot überquert werden. Entsprechend gäbe es dann ein neues ergänzendes Zusatzzeichen, dass ein absolutes Haltegebot bei Rot signalisiert. Eine solche Regelung besteht im US-Bundesstaat Idaho schon seit 1982 („Idaho-Stop“).

3.7 Licht „entschlacken“

Paragraph 67 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) regelt die Vorschriften zur Fahrradbeleuchtung. Mit seinen 12 Absätzen, wovon einige wiederum in diverse Unterpunkte gegliedert sind, ist dieser unnötig komplex und läuft zudem der gelebten Fahrradpraxis zuwider. Geregelt werden etwa die exakte Spannung und Leistung von Lichtmaschinen/Batterien, die Höhe der Scheinwerfer und die Neigung des Lichtkegels, ein Verbot separater Einschaltung von Scheinwerfer und Schlussleuchte und einiges mehr. Vermutlich findet sich im Straßenverkehr in Deutschland kaum ein Fahrrad, welches die Lichtanlage betreffend vollständig regelkonform unterwegs ist. Die Linksfaktion fordert deshalb – im Sinne einer verbesserten Alltagstauglichkeit der Regelung – die Lichtvorschriften massiv zu vereinfachen, etwa nach Schweizer Vorbild. Hier ist lediglich festgelegt,

dass die Lichter (vorne weiß, hinten rot) nachts bei guter Witterung aus 100 Meter Entfernung sichtbar sein müssen. Alles andere wird der Radfahlerin / dem Radfahrer überlassen.

3.8 Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerorts

Die Auseinandersetzung um Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit ist kein Thema, bei dem ausschließlich Radverkehrsinteressen im Fokus stehen. Eine sinnvolle, progressive Radverkehrspolitik sollte die Diskussion dennoch in den Fokus rücken, schließlich lässt die Einführung von Tempo 30 erwarten, dass der Radverkehr deutlich sicherer und somit attraktiver würde. Reformiert werden müsste §3, Abs.3 StVO. Tempo 30 würde zur Basisgeschwindigkeit, Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen wäre weiterhin möglich, müsste dann aber explizit ausgewiesen werden.

Die Argumente für Tempo 30 liegen auf der Hand. Für mehr Sicherheit sorgt vor allem die Minimierung der Geschwindigkeitsunterschiede der verschiedenen Verkehrsteilnehmer_innen. Davon profitieren sowohl Radler_innen als auch Fußgänger_innen. Die Bremswege der Autos verkürzen sich im Vergleich zu Tempo 50 erheblich. Tempo 30 bedeutet zudem deutlich weniger Lärm- und Abgasemissionen. Dies wiederum steigert die Wohnqualität und sorgt für ein besseres Miteinander in Städten und Dörfern. Aus diesen Gründen erfassen Tempo-30-Zonen heute schon bis zu 80 Prozent der Stadtgebiete (z.B. München). Die Reform würde also zusätzlich oder vor allem in erheblichem Maße Beschilderungen einsparen.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit des MIV in Stadtstraßen liegt heute zumeist ohnehin deutlich unter 30km/h. Man wird also – entgegen vieler Vorurteile – kaum länger unterwegs sein als heute. Weniger Staus und Stop-and-Go-Phasen lassen den Verkehr gleichmäßiger fließen. Langsamere und gleichmäßigere Autoverkehr lässt sich zudem auf deutlich weniger Verkehrsfläche abwickeln. Die Möglichkeit Fahrspuren zu reduzieren bietet die Chance, öffentlichen Raum zurückzugewinnen und so die Lebensqualität aller zu verbessern. Um dabei nicht den ÖPNV (vor allem Busse) auszubremsen, müssen im Einzelfall Sonderlösungen gefunden werden. Zudem sollte die StVO – nach Schweizer Vorbild – auch die Möglichkeit einräumen, Begegnungszonen auszuweisen, in denen die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 20 reduziert wird. Erst dann können sich Fußgänger_innen auf der Straße tatsächlich sicher und wohl fühlen.

Ein Nebenschauplatz, der jedoch nicht unterschätzt werden sollte, ist der Kampf gegen die Übermotorisierung sowie die schiere Größe heutiger Pkw. Um die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen, sollten – im Sinne eines allgemeinen „Downsizing“ – sowohl die Größe der Autos als auch deren PS-Zahlen deutlich reduziert werden. Gefährliche sowie die Umwelt belastende Beschleunigungsmanöver würden so wirksam ausgeschlossen.

4. Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen

Um die Attraktivität des Radverkehrs substanziell und nachhaltig zu steigern, sind aus Sicht der Linksfaktion neben der angemessenen Finanzierung der Infrastruktur und der umfangreichen Reform des Straßenverkehrsrechts einige zusätzliche Einzelmaßnahmen notwendig. Dazu gehört beispielsweise eine verbesserte und intensivierte Mobilitätsbildung. Die besten Straßenverkehrsregeln nützen nichts, wenn kaum jemand sie kennt. Ganz grundsätzlich wäre es zu begrüßen, wenn das Fahrrad auch im Sportunterricht der Schulen einen größeren Stellenwert zugewiesen bekäme. Auch die Finanzierung eines breit angelegten Forschungsprogramms zum Radverkehr – etwa im Rahmen einer Neuauflage des nationalen Radverkehrsplans – wäre wünschenswert. Hier sollten Radfahrer_innen nicht nur quantitativ gezählt, sondern auch qualitativ befragt werden. Eine deutlich breitere Wissensgrundlage kann zu einer zielgenaueren Gestaltung der Verkehrswende einen erheblichen Beitrag leisten. Wichtig wäre es beispielsweise, individuelle Verhaltensmuster besser zu verstehen (Warum fahren Menschen kurze Strecken mit dem Pkw zur Arbeit, obwohl diese problemlos mit dem Rad machbar wären?) oder etwa zu untersuchen, wie auch der gefühlte Komfort im Straßenverkehr gesteigert werden könnte, um schließlich mehr Menschen zu bewegen, auf das Rad umzusteigen. Im Mittelpunkt stehen hier im Folgenden jedoch die Förderung von Lastenrädern und E-Bikes (4.1) sowie die Aufwertung der Kombinationsmöglichkeit von Fahrrad und Bahn (4.2).

4.1 Lastenräder und E-Bikes

Für kurze Strecken ist das Fahrrad sowohl aus sozialer als auch aus ökologischer Perspektive das beste Verkehrsmittel. Ein besonderes zusätzliches Potenzial bieten Lastenräder sowie die immer weiter verbreiteten Pedelecs und E-Bikes. Letztere machen das Radeln einerseits vor allem für ältere Menschen attraktiver, andererseits ermöglichen sie im Alltag das Zurücklegen deutlich längerer Strecken als mit einem „normalen“ Fahrrad. Im ländlichen Raum könnten deshalb E-Bikes/Pedelecs – vor allem im Zubringerverkehr zu weiter entfernten ÖPNV-Haltestellen – zukünftig eine Schlüsselrolle zukommen. Das Modellprojekt „inmod – elektromobil auf dem Land“ in Mecklenburg-Vorpommern liefert dazu nützliche Erkenntnisse. Natürlich dürfen solche Projekte nicht dazu führen, den ÖPNV auf dem Land auszudünnen.

Lastenräder hingegen bergen vor allem das Potenzial, in urbanen Räumen eine Vielzahl von Autofahrten zu ersetzen – etwa bei der Nutzung durch Paketzustelldienste (vgl. auch 3.5). Um dem Lieferverkehr mit (E-)Lastenrädern einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, sollten Fußgängerzonen grundsätzlich ganztägig (im Schrittempo) für sie freigegeben werden. Zudem sollten Länder und Kommunen die Einrichtung von Zwischenladeflächen und Verteilstationen vorantreiben und fördern. Diese sind zwingend erforderlich, wenn die Paketzustellung auf dem „letzten Kilometer“ durch Lastenräder erfolgen soll.

Sowohl Räder mit Elektroantrieb als auch Lastenräder sind heute noch vergleichsweise teuer. Da ein starkes gesamtgesellschaftliches Interesse besteht, solche Räder noch stärker zu verbreiten, sollte eine steuerliche Subventionierung in Betracht gezogen werden. Abzuwägen wäre zwischen einer direkten Kaufprämie für E-Bikes/Pedelecs und (E-)Lastenräder, sowie alternativ einer generellen Reduktion des Mehrwertsteuersatzes für Fahrräder und Fahrradteile von 19 auf 7 Prozent. Letzteres würde insbesondere für Menschen mit niedrigen Einkommen den Erwerb hochwertiger Räder (nicht nur Lasten- und Elektroräder) sowie auch deren Reparatur stark erleichtern. Die Qualität der sich im Umlauf befindenden Räder würde sich mutmaßlich verbessern, ein auch aus Sicherheitsgründen nicht zu unterschätzender Aspekt. Beide Vorhaben wären wesentlich sinnvoller und kostengünstiger als eine Subvention von E-Autos, die nur einer Minderheit gutverdienender Autofahrer_innen zugutekommt. Die mögliche Mehrwertsteuersenkung könnte durch die Rücknahme des ermäßigten Satzes für Güter/Dienstleistungen, die weder sozialen noch ökologischen Kriterien entsprechen, gegenfinanziert werden. Steht lediglich ein schmales Budget zur Verfügung, wäre es außerdem denkbar, die direkte Subvention zunächst nur für Gewerbetreibende, die nachweisen können, dass sie ein motorisiertes Fahrzeug ersetzen, sowie ALGII-Empfänger_innen und Geflüchtete zu gewähren.

4.2 Fahrrad und öffentlicher Personenverkehr

In der Kombination von Fahrrad und öffentlichem Personenverkehr steckt ein enormes Potenzial zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Leider reichen derzeitige Angebote zumeist nicht aus, das vorhandene Potenzial im Sinne der Verkehrswende auszuschöpfen. Die Mitnahme von Rädern ist oft unkomfortabel, teuer und/oder mit hohem bürokratischem Aufwand verbunden. Abstellanlagen an Knotenpunkten entsprechen den erforderlichen Ansprüchen an Qualität sowie Stellplatzzahl häufig nicht.

Der Ausbau von qualitativ hochwertigen – das heißt vor allem mit Witterungsschutz ausgestatteten – Fahrradabstellanlagen ist also dringend erforderlich. Sinnvollerweise könnten solche auch mit Luftpumpen sowie einem Grundstock an Werkzeug ausgestattet werden. Insbesondere an Vorortbahnhöfen großer Ballungszentren erscheint dies sinnvoll. Als Eigentümer der Deutschen Bahn AG ist der Bund häufig auch Eigentümer der dafür infrage kommenden Flächen. Hier sollte er seinen Einfluss entsprechend geltend machen und dafür sorgen, dass die DB AG in Zusammenarbeit mit den Kommunen den Ausbau von Abstellanlagen vorantreibt.

Neben sicheren Abstellanlagen für private Räder, sollten als auch Leihradssysteme flächendeckend ausgebaut werden (auch für Lastenräder). Diese funktionieren erfahrungsgemäß am besten, wenn sie nicht in Konkurrenz zu lokalen ÖPNV-Dienstleistern stehen, sondern von diesen als integrierte Systeme angeboten werden. Die „Kette“ Fahrrad-ÖPNV-Fahrrad liegt dann in einer Hand und kann entsprechend optimal ausgestaltet werden.

Gleichzeitig muss auch die Fahrradmitnahme in Zügen weiter gefördert werden, denn sie trägt entscheidend zu einer verbesserten Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt bei. Geräumige Mehrzweckabteile sollten dafür zukünftig möglichst gleichmäßig über die gesamte Zuglänge verteilt werden. Rollstühle sowie Kinderwägen genießen hier jedoch zu recht Vorrang vor Fahrrädern, insbesondere bei Kapazitätsengpässen. Um die fahrradfreundliche Umrüstung von Zügen zu beschleunigen, sollte dafür eine finanzielle Förderung durch den Bund in Betracht gezogen werden.

Leider ist die Fahrradmitnahme in Zügen oft auch schlichtweg zu teuer. Als Hindernis erweist sich außerdem der Flickenteppich an Regelungen in den verschiedenen Verkehrsverbänden. In einigen Vorbildverbänden ist die Mitnahme grundsätzlich kostenlos (bspw. NVV, RMV, VMS), in anderen müssen spezielle Tickets gelöst werden, in bestimmten Verkehrsmitteln ist die Fahrradmitnahme regional gar nicht erlaubt (letzteres wegen zu starker Auslastung oder ungünstiger Innenausstattung der Zugabteile). Besonders schlecht sind die Ticketkonditionen häufig bei kurzen Fahrten über Verkehrsverbundgrenzen hinweg, in denen jeweils unterschiedliche Regelungen greifen (z.B. zwischen Chemnitz [VMS] und Dresden [VVO]). Hier bleibt dann oft nur der Kauf einer für kurze Fahrten unangemessen teuren Fahrradtageskarte für das gesamte Bundesgebiet. Der Bund sollte seinen Einfluss gerade im Zusammenhang mit Förderprogrammen hier deutlich geltend machen und auf eine Vereinheitlichung der Regelungen drängen. Um die Einstiegsschwelle zu senken, sollte in die Fahrradmitnahme mittelfristig zumindest im Regionalverkehr – auch im Sinne eines allgemeinen Nulltarifs im ÖPNV – kostenlos sein. Entsprechende Fristen könnten durch den Bund festgelegt werden.

Als Eigentümer der Deutschen Bahn sollte der Bund außerdem auf die rasche Ausdehnung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr dringen – auch im ICE. Ein attraktives, kostengünstiges und unbürokratisches Ticketsystem könnte einiges zur Auslastungssteigerung beitragen. Unter anderem aus Gleichbehandlungsgründen sollten zudem auch die Fernbusunternehmen verpflichtet werden, eine Fahrradmitnahme zu ermöglichen.

5. Mehr Lebensqualität durch gute Radfahrbedingungen: Eine Aufgabe auf allen Ebenen

Das Fahrrad ist nicht nur Mittel zum Zweck. Für viele Menschen – insbesondere für Kinder und Jugendliche, sowie andere Verkehrsteilnehmer_innen, deren finanzielle Spielräume eher begrenzt sind – ist das Fahrrad ein Garant individueller Freiheit. Auch für die Bewegungsfreiheit der ins Land gekommenen Geflüchteten könnte es eine Schlüsselrolle spielen. Der Dreiklang aus kontinuierlicher und großzügiger Finanzierung der Infrastruktur, der umfangreichen Reform des Verkehrsrechts, sowie der konsequenten Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen wird die alltägliche Fahrt mit dem Rad spürbar attraktiver machen und den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsmix mittelfristig erheblich steigern. Der Radverkehr wird somit seinen Beitrag zur Verkehrswende leisten und – falls das gute Beispiel weltweit Schule macht – auch zum Klimaschutz beitragen. Fahrradpolitik muss dafür als Querschnittsthema in alle Bereiche der Verkehrspolitik, der Stadt- und Regionalplanung sowie der Umwelt-, Gesundheits- und Bildungspolitik integriert werden. Die Kommunen tragen hierbei eine besondere Verantwortung.

Der Schlüssel für die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs liegt in der Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheitsbedingungen. Dementsprechend muss eine moderne Infrastruktur weniger aus der Perspektive der Vielfahrer_innen gedacht werden, als im Gegenteil aus der Perspektive derer, die sich zwar vorstellen könnten mehr Rad zu fahren, heutzutage aber aus den unterschiedlichsten Gründen davon abgehalten werden. Plant man eine innovative Infrastrukturlösung für einen konkreten Ort, hilft es dafür etwa, sich in die Perspektive eines radelnden Kindes, Jugendlichen oder Senioren hineinzubegeben, um zur idealen Lösung zu gelangen. Doch auch insgesamt müssen die deutschen Planungsbehörden flexibler werden. Oft arbeiten sie zu langsam, fehlende individuelle Initiative hemmt den Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Politische Rückendeckung ist notwendig, damit Planungs-behörden auch nach innen die Signale auf Verkehrswende stellen können.

Verbesserungen für den Radverkehr sind oft leicht zu erreichen, etwa mit der simplen Markierung von Fahrradschutzstreifen oder ganz schlicht dem (vielleicht nicht sonderlich eleganten aber durchaus

effektiven) Aufstellen von Pflanzenkübeln, die Autos davon abhalten, Radinfrastruktur zu missachten. Soll eine deutliche Attraktivitätssteigerung erreicht werden, muss der Fokus insbesondere auf der Beseitigung von Hindernissen für den Radverkehr liegen. Ist die Radverkehrsinfrastruktur bereits in einem sehr guten Zustand, sind zur Engpassbeseitigung im Einzelfall auch Großlösungen wie Fahrradbrücken oder -tunnel nach niederländischem Vorbild denkbar. An sich sind Großlösungen, die oft über mehr als ein Jahrzehnt geplant werden, dann aber häufig auf schon wieder veralteten Verkehrsprognosen beruhen, aber teuer und nur selten zielführend. Interimslösungen hingegen lassen sich auch schnell wieder modifizieren und sorgen zusätzlich für eine verbesserte Akzeptanz in der Bevölkerung.

Grundsätzlich sollten sich die Bürger_innen bei der Verkehrswende nicht allein auf die politischen Institutionen und Entscheidungsträger_innen verlassen. Für sinnvolle (Einzelfall-)Lösungen lohnt es sich, auf begründete Anliegen aufmerksam zu machen und Druck auf die Verwaltungsbehörden auszuüben. Der Volksentscheid Fahrrad in Berlin hat gezeigt, wie durch zivilgesellschaftliches Engagement die Politik zum sinnvollen Umdenken bewegt werden kann. Die übergeordnete Frage lautet in erster Linie nicht: Wie können wir die Bedingungen für Radler_innen verbessern? Sondern: Wie wollen wir leben? Ordnen wir den öffentlichen Raum zugunsten der Lebensqualität der Menschen in den Städten neu, entsteht die fußgänger_innen- und fahrradfreundliche Infrastruktur von ganz allein.